

## **Suomalaisten nuorten asenne matkailun ja ilmastonmuutoksen suhdetta kohtaan**

Tiina Pöyry

Matkailun koulutusohjelma

<b>Tekijä tai tekijät</b> Tiina Pöyry	<b>Ryhmätunnus tai aloitusvuosi</b> 2010
<b>Raportin nimi</b> Suomalaisten nuorten asenne matkailun ja ilmastonmuutoksen suhdetta kohtaan	<b>Sivu- ja liitesivumäärä</b> 39+4
<b>Opettajat tai ohjaajat</b> Hannele Hillu Kuitunen, Annika Konttinen	
<p>Opinnäytetyö tehtiin toimeksiantona Reilun matkailun yhdistys Ry:lle, pohjautuen sen vuoden 2013 hankkeeseen ”Ilmastokestävää matkailua”. Opinnäytetyössä käsitellään ilmastonmuutoksen ja matkailun välistä kaksisuuntaista suhdetta eli kuinka ne vaikuttavat toisiinsa. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, miten suomalaiset, 15–20 -vuotiaat nuoret suhtautuvat tähän suhteeseen: kuinka paljon aihe kiinnostaa heitä, kuinka tärkeänä ilmastoystävällisyyttä pidetään ja kuinka paljon he kokevat tietävänsä aiheesta.</p> <p>Tutkimus tehtiin kvantitatiivista tutkimusmenetelmää käyttäen. Tutkimusaineistoa kerättiin sähköisesti, sosiaalisessa mediassa jaetulla Webropol -kyselyllä sekä kahdessa eri oppilaitoksessa toteutetulla lomakekyselyllä. Teoreettiseen viitekehykseen pohjautuvalla kyselylomaketutkimuksella selvitettiin nuorten matkailutottumuksia, kiinnostusta matkailun ja ilmastonmuutoksen suhdetta kohtaan, tietämystä matkailun ja ilmastonmuutoksen käsitteistä sekä mielipiteitä aiheeseen liittyvistä väittämistä. Lopuksi vastaajat saivat avoimesti kertoa, huolestuttavatko matkailun ilmastonmuutosseuraukset heitä ja huolestuttaako se, miten ilmastonmuutos tulee muuttamaan matkailua.</p> <p>Tutkimustulosten perusteella todettiin, että itsenäinen matkailu tai päätösten teko matkailun suhteen ei ole vielä kovin ajankohtaista nuorille, eikä näin ollen vielä kestävä matkailukaan. Ilmastonmuutos on tuttu nuorille, mutta kestävä matkailun periaatteet ovat hieman vieraita. Tutkimuksessa selvisi kuitenkin, että aihe kiinnostaa jonkin verran ja että siitä tulisi puhua enemmän. Yllättävän paljon tuli esille asenteita, joiden mukaan on liian myöhäistä toimia ilmastonmuutoksen suhteen ja että matkailu ei ole lainkaan tärkeää. Nämä asenteet tulisi korjata hyvissä ajoin, ja jakaa tietoa erilaisista hillinnän ja sopeutumisen keinoista, joihin jokainen voi osallistua.</p>	
<b>Asiasanat</b> Matkailu, kasvihuoneilmiö, ilmastonmuutos, kestävä matkailu, ilmastokestävä matkailu	

Degree programme in Tourism

<b>Authors</b> Tiina Pöyry	<b>Group or year of entry</b> 2010
<b>The title of thesis</b> The attitude of Finnish adolescents towards the relationship of tourism and climate change	<b>Number of report pages and attachment pages</b> 39+4
<b>Advisor(s)</b> Hannele Hillu-Kuitunen, Annika Kontinen	
<p>This thesis is made as an assignment for Reilun matkailun yhdistys Ry, based on its 2013 campaign “ilmastokestävää matkailua” (climatic sustainable tourism). The object of this thesis is the bidirectional relationship of climate change and tourism, and how they interact. The aim of this research is to explore how young, Finnish 15-20 years old adolescents see this relationship: how interesting it is, how important is to be climatic friendly and how much they assume to know about this subject.</p> <p>Quantitative research methods were used in this research and the research material was collected with Webropol online survey and with questionnaire in two schools. The survey and questionnaire were based on theoretical framework and they were carried out to explore the travelling habits of the adolescents, interests towards the relationship of tourism and climate change, knowledge of the concept of tourism and climate change and opinions of the subject. The respondents had also opportunity to tell freely, whether they are worried about the consequences of climate change and whether they are worried about changes in tourism due to climate change.</p> <p>The results of the study revealed that independent travelling or decision making in travelling are not very current for adolescents, therefore either sustainable travelling. Climate change is familiar subject, but the principles of sustainable tourism are unfamiliar. The study though revealed that the subject is quite interesting, but it should be more exposed. The big amount of uninterested attitudes was surprising, and among these attitudes it is too late to act against climate change and that tourism is not important at all. These attitudes should be fixed early enough and spare information of different methods for restrain and adaptation that everyone can put in practice.</p>	
<b>Key words</b> Tourism, greenhouse effect, climate change, sustainable tourism, climatic sustainable tourism	

# Sisällys

1 Johdanto .....	1
2 Reilun matkailun yhdistys Ry.....	3
3 Matkailu ja ilmastonmuutos .....	5
3.1 Kasvihuoneilmiö ja ilmastonmuutos .....	5
3.2 Matkailun päästöt .....	7
3.3 Ilmastonmuutoksen vaikutukset matkailuun .....	9
3.4 Ilmastokestävä matkailu .....	10
4 Aiempia tutkimuksia .....	13
5 Tutkimuksen kuvaus .....	15
5.1 Lomakkeen rakenne ja testaus .....	16
5.2 Tutkimuksen pätevyys ja luotettavuus.....	17
5.3 Tiedonkeruu ja käsittely.....	18
6 Tutkimustulokset.....	19
7 Johtopäätökset.....	28
8 Pohdinta .....	30
Lähteet.....	32
Liitteet.....	35

# 1 Johdanto

Ilmastonmuutos ja sen vaikutukset ovat olleet esillä jo usean vuosikymmenen ajan, kuten myös tietoisuus jokapäiväisestä hiilijalanjäljen pienentämisestä. Myös matkailu, etenkin lentomatkustus, nostetaan usein esille ilmastomuutoksesta keskustellessa. Matkailun ja ilmaston suhde ei kuitenkaan ole niin mustavalkoinen kuin usein oletetaan. Niiden suhde on kaksisuuntainen: matkailu itsessään aiheuttaa ilmaston lämpenemistä, mutta ilmastonmuutos tulee myös suuresti muuttamaan matkailua.

Tämän tutkimuksen tavoitteena on selvittää suomalaisten 15–20 -vuotiaiden nuorten asenteita ja tietoja matkailun ilmastollisista vaikutuksista. Tarkoituksena on myös pyrkiä selvittämään, onko asenteiden ja koulutuksen (lukio, ammattikoulu) välillä yhteyttä. Nuoret ovat tulevaisuuden kuluttajia ja matkailijoita, joten on tärkeää selvittää hyvissä ajoin, mikä on yleinen ilmapiiiri matkailun ilmastovaikutuksista keskustellessa. Toimeksiantaja Reilun matkailun yhdistys Ry. voi opinnäytteen tulosten perusteella järjestää nuorille suunnattuja kampanjoita ja tietoisuuksia ilmastoystävällisemmästä matkailusta. Tutkimus perustuu Reilun matkailun yhdistys Ry:n vuoden 2013 kampanjaan Ilmasto-kestävää matkailua. Ilmastokestävä matkailu on osa kestävä matkailua ja se tarkoittaa matkailua, joka on mahdollisimman hiilineutraalia eli vähäpäästöistä. (Ilmastokestävä matkailu 2014a.) Reilun matkailun yhdistys Ry ja sen toimintaperiaatteet esitellään luvussa kaksi.

Luku kolme eli tutkimuksen teoreettinen viitekehys käsittelee matkailun ja ilmastonmuutoksen kaksisuuntaista suhdetta: kasvihuoneilmiötä ja ilmastonmuutosta, matkailun päästöjä, ilmastonmuutoksen vaikutuksia matkailuun sekä ilmastokestävä matkailu. Teoreettisen viitekehyksen ohella tutkimukselle annetaan pohjaa sekä vertailukohtaa luvussa neljä kuvailemalla kahta aiempaa tutkimusta, joissa on selvitetty nuorten aikuisten ja aikuisten asenteita ympäristöystävällisyyttä sekä kestävä matkailu kohtaan.

Luvussa viisi esitellään tutkimuksen kuvaus. Tutkimus on luonteeltaan kvantitatiivinen survey -kysely, joka toteutetaan kyselylomakkeella kahdessa oppilaitoksessa sekä sähköisellä Webropol -kyselyllä. Kyselyn kysymykset pohjautuvat teoreettiseen viitekehykseen sekä aiempiin tutkimuksiin ja kysymyksillä selvitetään hieman nuorten matkus-

tustottumuksia, kiinnostuksen määrää matkailua ja ilmastonmuutosta kohtaan, itsearviointia käsitteiden tuntemisesta sekä asenteita kestävästä matkailusta kohtaan. Kyselyn lopussa vastaajat saavat kertoa avoimesti, huolestuttavatko ilmastonmuutoksen seuraukset tulevaisuudessa.

Tutkimuksen pätevyyttä ja luotettavuutta pohditaan lomakkeen rakenteen ja testaamisen jälkeen. Viimeisenä tutkimuksen kuvauksen alalukuna selostetaan tiedonkeruutodotukset sekä se, miten kerättyä tietoa käsitellään. Luku kuusi esittelee tutkimustulokset kuvioiden avulla ja luvussa seitsemän tehdään johtopäätöksiä näistä tuloksista. Viimeinen luku yhdeksän sisältää pohdintaa opinnäytetyöprosessista, sen onnistumisesta sekä tutkijan omasta toiminnasta.

## 2 Reilun matkailun yhdistys Ry.

Vuodesta 2003 toiminut kansalaisjärjestö Reilun matkailun yhdistys Ry pyrkii herättämään keskustelua matkailun toimintatapojen eettisyydestä, sosiokulttuurisista ja ekologista vai-  
kutuksista sekä pyrkii lisäämään tie-



toisuutta kestävämmästä matkailusta niin matkailijoiden kuin yrittäjien parissa. (Reilun matkailun yhdistys 2014a.) Reilun matkailun yhdistys Ry:n säännöissä (Reilun matkailun yhdistys 2014b.) reilulla matkailulla tarkoitetaan ”...turismia joka huomioi ympäristönäkökohdat, kunnioittaa kohdemaan kulttuuris-sosiaalisia arvoja ja edistää matkailun taloudellisten hyötyjen ja haittojen nykyistä oikeudenmukaisempaa jakautumista.”

Mari Meron perustama yhdistys antaa vinkkejä oikeudenmukaisempaan ja vastuullisempaan matkailuun, järjestää erilaisia tilaisuuksia aatteidensa jakamiseksi, toteuttaa erilaisia hankkeita ja tutkimuksia, tekee aloitteita viranomaisille sekä toimii yhteistyössä muiden matkailualan järjestöjen kanssa. Reilun matkailun yhdistys koostuu pääasiassa matkailualan opettajista, opiskelijoista ja ammattilaisista sekä aktiivisista matkailijoista. Yhdistyksen jäsenistöön voi liittyä kuka tahansa vastuullisesta matkailusta kiinnostunut henkilö. (Reilun matkailun yhdistys 2014a.)

Yhdistyksen vuoden 2014 hallituksessa on 5 ihmistä, ja puheenjohtajana toimii Julia Jänis. Hallituksen jäseniä yhdistää kiinnostus kestävästä kehityksestä ja matkailua kohtaan ja useimmilla heillä on sekä kokemusta että koulutusta alalta. (Reilun matkailun yhdistys 2014c.)

Reilun matkailun yhdistys julkaisi ensimmäisenä toimintavuotenaan 2003 Reilun matkailijan ohjeet, joita voi soveltaa matkailuun liittyvässä toiminnassaan niin matkailijat kuin matkailualan yrittäjät. Ohjeita voi soveltaa sekä koti- että ulkomaanmatkailussa, ja ennen matkaa, matkalla ja matkan jälkeen. Reilun matkailijan ohjeet ovat:

- Kerro näkemästäsi ja kokemastasi

- Suojele ihmisiä, eläimiä ja luontoa
- Kunnioita paikallista kulttuuria
- Minimoi jätteet
- Säästä energiaa ja vettä
- Suosi paikallista
- Valitse vastuuntuntoinen matkanjärjestäjä
- Matkusta huippusesongin ulkopuolella
- Hanki tietoa matkakohteesta (Reilun matkailun yhdistys 2014d.)

Kestävästä matkailusta kiinnostuneet voivat löytää lisätietoa Reilun matkailun yhdistys Ry:n internetsivuilta, kuten myös tietoa itse yhdistyksestä, sen järjestämistä tapahtumista, aiheeseen liittyviä linkkejä ja blogeja sekä tietenkin raportointia vuosittaisista hankkeista ja kampanjoista. (Reilun matkailun yhdistys 2014e.)

Reilun matkailun yhdistyksen vuoden 2013 hanke Ilmastokestävää matkailua tarjoaa kaikille aiheesta kiinnostuneille, niin alan ammattilaisille kuin matkailijoillekin, ajankohtaista tietoa ilmastonmuutoksesta. Ulkoasiainministeriön viestintä- ja globaalikasvatusuella toteutettu hanke on painottunut pääasiassa ilmastonmuutoksen ja matkailun suhteeseen, joka on kaksisuuntainen: matkailu itsessään vaikuttaa ilmastonmuutokseen, mutta ilmastonmuutos tulee myös luomaan uusia haasteita mitä tulee matkailuun. Ilmaston lämpeneminen on väistämätöntä, ja sen suhteen tulisikin toimia välittömästi, niin yksilö- kuin yritystasolla. Ilmastokestävää matkailua -sivusto esittelee faktojen lisäksi vinkkejä vähäpäästäisempään matkailuun yrittäjille ja matkailijoille. (Ilmastokestävää matkailua 2014b.)

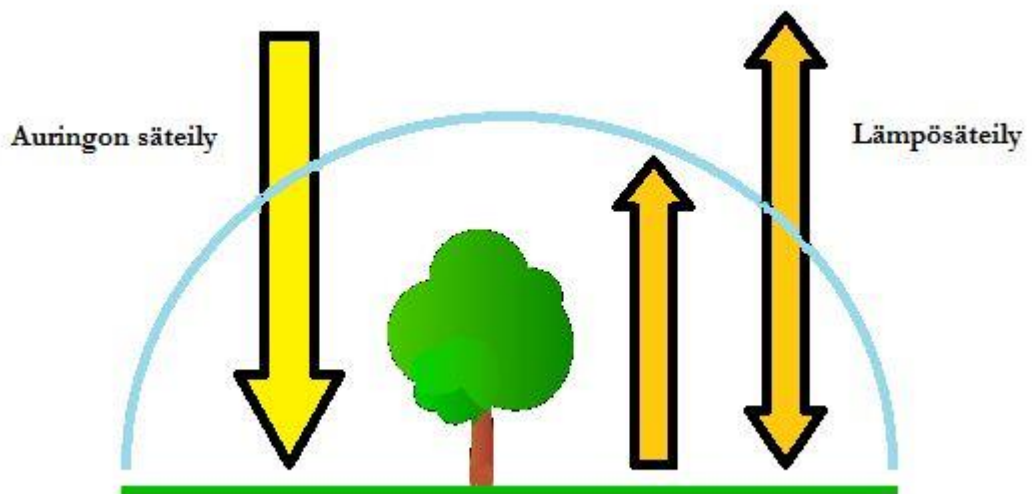


### 3 Matkailu ja ilmastonmuutos

Koko maapallon historian ajan sen ilmasto ja keskilämpötila ovat vaihdelleet, mutta tänä päivänä ilmastonmuutoksesta keskustellessa tarkoitetaan ihmisen aiheuttamaa ilmaston lämpenemistä.

#### 3.1 Kasvihuoneilmiö ja ilmastonmuutos

Kasvihuoneilmiö on maapallon luonnollinen keino ylläpitää suotuisaa elinlämpötilaa. Maapallon ilmakehä päästää auringon säteilyn maan pinnalle, mutta säilyttää auringon lämpösäteilyn sisällään (kuva 1.). Ilmakehän kasvihuonekaasut, kuten esimerkiksi vesihöyry ( $\text{H}_2\text{O}$ ) ja hiilidioksidi ( $\text{CO}_2$ ), toimivat siis aivan kuten kasvihuoneen lasikatto. (Nevanlinna 2008, 43–45)



Kuva 1. Kasvihuoneilmiö (Nevanlinna 2008)

Ihmisen aiheuttamat päästöt lisäävät kasvihuonekaasujen, etenkin hiilidioksidin ja metaanin, määrää ilmakehässä. Nämä syntyvät pääasiassa fossiilisten polttoaineiden käytämisestä. Myös sademetsien hakkaaminen vaikuttaa ilmakehän hiilidioksidin määrään. 1950-luvulta lähtien on hiilidioksidin määrää mitattu ilmakehästä ja sitä aiemmin analysoitiin jäätiköiden sisälle jääneitä kaasukuplia. Tutkimukset ovat osoittaneet, että hiilidioksidin määrä on viimeisen 200 vuoden aikana kasvanut huomattavasti, mutta rajuin

nousu on tapahtunut viime vuosikymmeninä. Tämä selittyy teollistumisen ajan suurilla hiilidioksidipitoisuuksilla. (Nevanlinna 2008, 45.)

Kasvihuonekaasujen lisääntyvä määrä nostaa maapallon keskilämpötilaa sekä lisää ääri-ilmiöiden määrää. Tällöin puhutaan ilmastonmuutoksesta, joka on kansainvälisen ilmastopaneelin IPCC:n määritelmän mukaan ilmaston luonnollista sekä ihmiskunnan aiheuttamaa muuttumista pitkällä aikavälillä (IPCC 2014a.). Ilmastomallien ja tutkimusten tulokset ovat osoittaneet ihmisten aiheuttamien päästöjen ja lämpötilan nousun yhteyden. 1800-luvulta maapallon lämpötila on noussut lähes asteen verran (Ilmastopas 2014), ja IPCC:n äärimmäisen ennusteen mukaan lämpötila saattaa nousta jopa kuusi astetta vuoteen 2100 mennessä, mikäli päästöjä ei pystytä leikkaamaan huomattavasti. (Virtanen 2013)

Ilmaston lämpenemisen seurauksena jäätiköt sulavat ja valtamerien pinta ja lämpötilat nousevat (Nevanlinna 2008, 147), ja merivirrat sekoittuvat. Mallikokeiden mukaan myös trooppiset hirmumyrskyt voimistuvat, mutta niiden määrän ei uskota lisääntyvän. Rankkasateiden määrä tulee muutenkin lisääntymään ilmakehän kasvaneen vesihöyryn määrän myötä, mutta entuudestaan kuivilla alueilla kuivuuden uskotaan pahentuvan. (Nevanlinna 2008, 127–129.)

Vaikka päästöjen määrän lisääntyminen saataisiin pysäytettyä, ilmaston lämpeneminen tulee jatkumaan vielä useita satoja vuosia. Ilmastonmuutoksen vaikutukset luontoon ja yhteiskuntaan ovat peruuttamattomat, mikä vaatii paljon sopeutumista kummaltakin osapuolelta. Mitä kehittyneempi yhteiskunta sosiaalisesti ja taloudellisesti on, sitä paremmin se pystyy vastaamaan ilmaston muuttumisen haasteisiin. Kehitysmaissa ongelmat tulevat olemaan paljon suuremmat, eikä taloudellisilta menetyksiltä ja inhimilliseltä ahdingolta voida välttyä. Luonto sopeutuu parhaansa mukaan, mutta luonnonmonimuotoisuus tulee hupenemaan ja lajeja katoamaan. (Nevanlinna 2008, 163–164.)

Vuoden 2014 IPCC:n viides arviointiraportti vahvistaa ilmastonmuutoksen ja sen vaikutukset, jotka näkyvät jo kaikilla mantereilla ja valtamerissä, ja jotka aiheuttavat vakavia riskejä ihmiskunnan ja luonnon hyvinvoinnille. Ihmiskunnan hyvinvointia uhkaa ääriolosuhteiden ja lämpötilojen muuttumisen myötä tärkeimpien viljelykasvien satojen

pieneneminen ja arviointien mukaan ne eivät enää riitä ruokkimaan kaikkia maailman ihmisiä vuonna 2050. Positiivisena asiana voidaan nähdä pohjoisten leveyspiirien kasvukauden pidentyminen, mutta sekin on erittäin paikkakohtaista. (IPCC 2014b.)

Valtamerien ekosysteemit tulevat muuttumaan lämpenemisen, happamoitumisen ja happikadon myötä. Merieliöt siirtyvät veden lämpenemisen vuoksi pohjoisemmaksi, missä monimuotoisuus lisääntyy, kun taas suurten avomeren kalalajien monimuotoisuus ja määrä heikkenevät. Tämän seurauksena etenkin trooppisten ja arktisten rannikkoalueiden kalastajayhteisöt kärsivät. Myös maaseutuelinkeinot vaikeutuvat ja niistä saatavat tulot pienenevät, etenkin kuivien alueiden pienviljelijöillä, juoma- ja keinokasteluveden heikon saatavuuden vuoksi. (IPCC 2014b.)

Ruoan riittämättömyyden ohella yhteiskunnan peruspalvelut hankaloituvat sään ääri-ilmiöiden vuoksi. Näitä ovat muun muassa veden ja sähkön saaminen sekä terveys ja pelastuspalvelut. Hellejaksojen aikana etenkin kaupunkien ulkona työskentelevät sekä haavoittuvat väestöryhmät, kuten esimerkiksi vanhukset, tulevat kärsimään entistä enemmän ja kuolleisuus, sairastavuus sekä muut haitat lisääntyvät. (IPCC 2014b.)

Ilmastonmuutos tulee muuttamaan luonnon ekosysteemejä voimakkaasti ja kärjistämään ihmiskunnan eriarvoisuutta, sillä köyhät valtiot eivät pysty sopeutumaan tuleviin muutoksiin yhtä tehokkaasti kuin rikkaammat valtiot. Tutkijoiden mukaan päätöksentekijöiden tulisi ottaa IPCC:n tuottama tieto vakavasti sekä hyödyntää erilaiset sopeutumisen keinot. Tarvittavia poliittisia, taloudellisia ja teknologisia muutoksia tekemällä ilmastonmuutokseen sopeutumista ja sen hillintää voidaan edistää, kuten myös kestävä kehitys. Mikäli riittäviin toimiin ei ryhdytä, voi lopulta muutokset johtaa niin pitkälle, ettei kehitystä voi enää kääntää. (IPCC 2014b.)

### **3.2 Matkailun päästöt**

Lentomatkustusta pidetään usein suurena syntinä, mitä tulee ilmastonmuutokseen, mutta todellisuudessa koko matkailualan osuus maapallon CO<sub>2</sub> -päästöistä oli vuonna 2005 noin 5 %. Suurin osa päästöistä tuli liikkumisesta, noin 75 % kaikista päästöistä. Matkailun hiilipäästöistä noin 40 % aiheutui lentoliikenteestä, 32 % autoilusta ja 3 %

muista liikkumismuodoista (taulukko 1). Ennuste vuodelle 2035 arvioi lentoliikenteen osuuden kasvavan 53 %:iin, autoilun laskevan 15 %:iin ja muiden liikkumismuotojen 1 %:iin. (UNWTO 2008.)

Myös kohteen sisällä syntyy päästöjä ja majoituspalveluiden päästöjen osuus vuonna 2005 oli noin 20 % kaikista matkailun päästöistä. Majoituksen päästöt syntyvät pääasiassa ilmastonnoista, lämmityksestä, tilojen ylläpidosta, uima-altaista ja niin edelleen. Majoituksen päästöjen määrä riippuu suuresti siitä, millainen majoitusmuoto on kyseessä. Esimerkiksi hotellit vaativat huomattavasti suurempaa energiankulutusta verrattuna vaikkapa leirintäalueisiin. Myös aktiviteetit kohteessa kuluttavat energiaa. Tällaisiksi aktiviteeteiksi ja vierailukohteiksi luetaan teemapuistot, tapahtumat, ostoskeskukset ja museot. (UNWTO 2014.)

Lentomatkustus on yksinään suuri päästöjen aiheuttaja ja lentomatkustuksen kysyntä vain jatkaa kasvuaan. Lentokoneiden päästöt ovat samoja kuin muidenkin moottoroitujen kulkuneuvojen päästöt, pääasiassa hiilidioksidia ja vesihöyryä. Päästöjen määrä vaihtelee lentovaiheiden, moottorin tyypin sekä koneen lähtöpainon mukaan. Moottoreiden ja koneiden kehittyessä viimeisten 40 vuoden aikana on polttoaineen kulutusta istuinta kohden onnistuttu laskemaan noin 70 prosenttia. Vaikka lentopäästöjen määrä on konetta kohden vähentynyt huomattavasti, ei toistaiseksi ole uutta vaihtoehtoa polttoaineena käytettävälle kerosiinille, jonka polttamisen seurauksena syntyvä lämmitysvaikutus on noin kaksinkertainen verrattuna sen hiilidioksidipäästöihin. (Lentoliikenne ja ilmasto 2014.)

Taulukko 1. Matkailun aiheuttamat kasvihuonepäästöt vuonna 2005 (UNWTO 2008)

Liikkumismuoto	CO <sub>2</sub> (Mt)	%
Lentoliikenne	515	40
Autoilu	420	32
Muut liikkumismuodot	45	3
Majoitus	274	21
Aktiviteetit	48	4
Yhteensä	1,307	100

Vaikka matkailun kokonaispäästöt kaikista maailman päästöistä ovat vain noin 5 %, on suurin osuus näistä päästöistä teollisuusmaiden aiheuttamia. Teollisuusmaiden päästöistä 10–20 % aiheutuu matkailusta, mikä on jo merkittävä osuus eikä sitä voi jättää huomioimatta. Matkailu on kuitenkin yksi tärkeimmistä ja jatkuvasti kasvavista tulonlähteistä kaikkialla maailmassa ja etenkin alueilla, joissa työllistymismahdollisuudet ovat rajalliset. Matkailun tulojen avulla pyritään myös suojelemaan luontoa ja säilyttämään kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita.

### **3.3 Ilmastonmuutoksen vaikutukset matkailuun**

Matkailun määrä on noussut huomattavasti viimeisten 60 vuoden aikana, eikä kasvu näytä hidastuvan. Kansainvälisten, saapuvien matkailijoiden määrä on noussut vuoden 60 vuoden takaisesta 25 miljoonasta vuoden 2012 miljardiin matkailijaan, ja noin 5–6 miljardin oletetaan matkustaneen kotimaansa sisällä. Kasvu on ollut nopeampaa vaurastuvissa valtioissa kuin kehittyneissä valtioissa, mikä on ollut matkailun trendinä jo useiden viime vuosien ajan. Matkailun taloudellinen merkitys on valtava, sillä mitä enemmän matkailijoiden määrä kasvaa, sitä enemmän matkailusta aiheutuvat tulot kasvavat. Vuoden 2012 tulot olivat noin 837 miljardia euroa, jolloin kasvua vuodesta 2011 oli 4 %. Matkailijoiden määrän kasvun ei uskota hidastuvan tulevien vuosien aikana. (UNWTO 2013.)

Matkailu on erittäin ilmastoherkkä talouden ala, ja matkailun ja ilmaston suhde on monisyinen. Ilmasto määrittää eri alueiden matkailukauden pituuden ja laadun, ja usein ilmasto on yksi turismin voimavaroista. Esimerkiksi talviurheilukohteiden kohtalo riippuu suuresti ilmastosta, kuten myös trooppisten saarien. Ilmasto vaikuttaa suorasti matkailun vaatimiin erilaisiin käytännön teknisiin järjestelyihin, kuten esimerkiksi vedenjakelu ja lämmitys, mitkä puolestaan vaikuttavat suoraan tuotettavuuteen. (UNWTO 2009.)

Monet matkailun kohteet perustuvat luonnonvaroihin, jotka ovat erittäin herkkiä ilmaston vaihtelulle. Näitä ovat muun muassa luonnon monimuotoisuus, vesistöt ja lumiset ja jäiset alueet. Toisaalta luonnon olosuhteet, kuten taudit, metsäpalot, myrkylliset eliöt

sekä säiden ääri-ilmiöt, voivat myös estää ja vähentää matkailua Lyhyesti sanottuna sääolosuhteet ovat yksi tärkeimmistä tekijöistä, mitä tulee matkakohteen valintaan: sääolot (niin kohde- kuin lähtömaan), ovat olennainen syy lähteä matkalle ja ne vaikuttavat suuresti matkakokemuksiin sekä lomatytytyvyyteen. (UNWTO 2009.)

Ilmaston vaihtelevuus vaikuttaa suuresti matkakohteisiin ja matkanjärjestäjiin, minkä seurauksena ilmastonmuutoksella tulee olemaan ja on jo nyt peruuttamattomat niin positiiviset kuin negatiiviset, vaikutukset matkailuun. Suorasti ilmastonmuutos tulee vaikuttamaan ilmastoriippuvaisen matkailun sesonkien pituuteen ja laatuun, matkailun infrastruktuuriin, käyttökustannuksiin, kulttuurillisiin kohteisiin sekä taloudelliseen toimintaan. Epäsuoria vaikutuksia matkailuun on ympäristön vaihtelulla: muutokset veden saatavuudessa, luonnon monimuotoisuuden katoaminen, luonnon katastrofit, eroosio sekä lisääntyvät taudit. Luonnonkohteisiin ilmastonmuutos tulee vaikuttamaan lähinnä negatiivisesti, sillä olosuhteiden muuttuessa heikommiksi tulee myös matkailijoiden määrä vähentymään. (UNWTO 2009.)

Kansalliset ja kansainväliset säädökset kasvihuonekaasujen vähentämisestä tulevat vaikuttamaan matkailuun kasvavilla liikkumiskustannuksilla ja ympäristöä suojeleva asenne tulee muuttamaan matkailijoiden matkustustottumuksia kuten matkustamismuotoa ja kohdetta. Esimerkiksi kaukomatkat lentäen tulevat todennäköisesti yhä useammin vaihtumaan kotimaan matkailuun junailten. Ilmastonmuutoksen epäsuoria yhteiskunnallisia vaikutuksia matkailuun ja sopeutumista vaativia tekijöitä ovat taloudelliset menetykset. Ilmastonmuutos voi uhata tulevaisuuden taloudellista kasvua sekä horjuttaa joidenkin valtioiden poliittista vakautta. Pienetkin laskut bruttokansantuotteessa vaikuttavat negatiivisesti matkailun kasvuun tulevaisuudessa. Turistit myös karsastavat poliittisesti epävakaita oloja sekä yhteiskunnallisia levottomuuksia. (UNWTO 2009.)

### **3.4 Ilmastokestävä matkailu**

Matkailu on tärkeä elinkeino ja tulonlähde ympäri maailman, ja sen määrä kasvaa vain. Toisaalta matkailun ilmastolliset vaikutukset ovat kiistämättömät ja eettinen kysymys kuuluukin, kuinka yhdistää onnistuneesti nämä tekijät ja mikä menee edelle, taloudellinen voitto vai ympäristön suojeleminen. (Mero 2007, 11.) Matkailun päästöjen vähen-

tämiseksi on esitetty neljää eri keinoa: lentojen täyttöasteen tehostamista jossa polttoaineiden kulutus matkustajaa kohden pienenee, ympäristöä vahingoittavan liikkumisen määrän vähentäminen, energiatehokkuuden lisääminen muilla matkailun sektoreilla sekä lennoista aiheutuvien päästöjen kompensoiminen lisämaksuilla, joiden tuotot käytetään ilmastokestävyyttä lisääviin hankkeisiin. (Peeters 2007, 16.)

Lentojen lisämaksut päästöjen kompensoimiseen ei vähennä millään tavalla päästöjen määrää, mutta tuotoilla pyritään esimerkiksi istuttamaan uusia metsiä, jotka lisäävät happea ilmakehässä. Päästöjen hyvitys metsiä istuttamalla ei ole niin yksinkertaista sillä metsille oleva tila on rajallinen. Päästöjen hyvitysmaksut perustuvat siihen, että valtavista päästömääristä huolimatta ei ole onnistuttu tekemään yhteisiä säädöksiä mitä tulee lentojen päästömääriin. Lentoliikenne on myös saanut vapauden mitä tulee Kioton pöytäkirjaan eli ilmastoyleissopimukseen, jolla valtiot pyrkivät vähentämään päästöjään tietyn määrän tietyssä ajassa (UNFFF 2014). Yhteisten säädösten puute johtuu enimmäkseen siitä, että on hankala osoittaa yhtä vastuunkantajaa, kun kyseessä on eri maiden väliset lennot. Myös päästöverot ja -maksut ovat käytössä harvalla lentoyhtiöllä, ja niidenkin tavoitteina on lähinnä parantaa paikallista ilmanlaatua sekä ylläpitää taloudellisesti infrastruktuuria. Tällä hetkellä paine lentojen päästömääräyksiin on ICAO:lla, mutta myös tässä tapauksessa useiden eri maiden politiikat eivät kohtaa kovin helposti. (Peeters 2007, 77.)

Vaikka lentäminen on nopein tapa liikkua maiden välillä, on päästöjen vähentämiseksi ehdotettu vaihtoehtoisia liikkumismuotoja, etenkin lyhyemmillä matkoilla. Junat ja busit tuottavat 10 % vähemmän päästöjä matkustajaa kohden kuin lentokoneet. Kansainvälisen junamatkailun suosio on laskenut viime vuosikymmenten aikana, mikä osittain johtuu pakollisista paikkavarauksista. Junien nopeus, harvat vaihdot sekä säännöllisyys kuitenkin vetoavat matkustajiin, mikä tulisi huomioida junaliikennettä kehittäessä. (Peeters 2007, 17.)

Majoitus- ja aktiviteettisektoreilla energiankulutuksen vähentäminen on helpommin saavutettavissa käyttämällä uusiutuvia energiamuotoja, kuten esimerkiksi aurinko- ja tuulienergiaa. Majoitustoiminnassa sekä muussa matkan aikana tapahtuvassa kulutuksessa tulisi suosia paikallisia tuotteita ja välttää ympäristölle haitallisia. (UNWTO 2014.)

Päästöjen vähentämisen ohelle on viime vuosien aikana noussut ilmastonmuutokseen sopeutuminen eli ilmastonmuutoksen vaikutuksiin tottuminen sekä niiden kanssa toimiminen. Haittojen minimoiminen kohdistuu päästöihin, kun taas sopeutuminen kohdistuu suoraan niiden seurauksiin. Päästöjen vähentäminen eli riskien minimoiminen on luontevasti onnistuneena tehokkaampaa sen ennakoivan olemuksen vuoksi. Se vähentää riskejä varhaisella asteella ja näin ollen myös vähentää tarvetta sopeutumiselle. Mitä paremmin ilmastonmuutoksen vaikutukset tiedetään, sitä paremmin niihin voidaan tulevaisuudessa varautua. (ICAO 2014.)

Vaikkakin tärkeimmät päätökset päästöjen vähentämisestä ja vaikutuksiin sopeutumisesta ovat päättäjien ja yritysten käsissä, myös matkailija voi vaikuttaa oman matkansa ilmastoystävällisyyteensä. Matkailijalle pätevät hyvin samat ohjeet kasvihuonekaasujen vähentämiseksi kuin matkailuyrityksille: valitse mahdollisimman luonnonmukainen kohde, suosi lähellä olevia kohteita, valitse juna lentämisen sijaan, lentäessä pakkaa kevyesti, suosi energiaystävällisiä matkailuyrityksiä, matkusta sesongin ulkopuolella, jätä energiankulutus minimiin, valitse julkinen liikenne yksityisautoilun tai taksinkäytön sijaan, suosi paikallisia tai lähellä tuotettuja tuotteita ja vähennä lentämistä tai pidennä kohteessa oloaika. Myös suorat lennot ovat ilmastoystävällisempi valinta sillä suurin osa päästöistä syntyy nousujen ja laskujen aikana. (Ilmastokestävää matkailua 2014c.)



## 4 Aiempia tutkimuksia

Aiempaa tutkimusta 15–20-vuotiaista nuorista ja heidän asenteista matkailun ilmastomuutosvaikutuksia kohtaan ei ole vielä tutkittu, mutta tässä tutkimuksessa otetaan vertailukohdaksi kaksi aiempaa tutkimusta, Kuonin *Global Holiday Report* sekä Olga Kiilusen maisteritutkielma *Mobile applications as solutions to enhance sustainable travel behaviour among Generation*.

Sveitsiläisen Kuonin teettämä *Global Holiday Report* on selvittänyt suomalaisten 25–65 -vuotiaiden henkilöiden lomaan liittyviä toiveita ja tottumuksia. Vastuullinen matkailu ja ympäristöstä huolehtiminen tulevat ilmi kun kysyttiin, mitkä asiat tulevat tärkeiksi matkailussa kymmenen vuoden kuluessa ja miten nämä asiat tulevat vaikuttamaan heidän matkailutottumuksiinsa. Tutkimus osoitti, että kestävä matkailu ja ekoturismi lisäävät suosiotaan ja matkailun vaikutukset kohteeseen kiinnostavat aiempaa enemmän. Kestävää matkailua niin sosiaalisesti kuin ympäristöllisesti pitivät tärkeänä nuorimmat kyselyyn vastanneet, 25–34 -vuotiaat. He ovat tulevaisuuden merkittävimpiä kuluttajia, joten on tärkeää, että tulevaisuuden matkapaketteja aletaan muuttaa ympäristöystävällisempään suuntaan. (Kuoni 2011.)

Olga Kiilusen maisteritutkielmassa *Mobile applications as solutions to enhance sustainable travel behaviour among Generation Y* on tutkittu, voisiko mobiilisovellusten avulla lisätä kestävä matkailua sukupolvi Y:n keskuudessa. Sukupolvi Y:llä tarkoitetaan vuosina 1982–2002 syntyneitä henkilöitä, mutta tutkimuksessa on keskitytty 18–34 -vuotiaisiin henkilöihin, sillä he päättävät itsenäisesti matkoistaan. Tyypillistä tälle sukupolvelle on sujuva teknologian käyttö sekä tietoisuus matkailun ympäristövaikutuksista, mutta ekomerkkien hajanaisuus, ekomatkailun korkeat hinnat sekä selkeiden ekomatkailua koskevien suositusten puute. Tutkimuksen tulokset kestävän matkailun osalta kertovat että vastanneiden henkilöiden tietoisuus (itsearvioitu) matkailusta aiheutuvista päästöistä, päästöhyvitysmaksuista sekä ekologisen majoitustoiminnan ohjenuorista on hyvin vähäistä. Sen sijaan tietoisuus kestävästä toiminnan periaatteista kohteessa on suurta. (Kiilunen 2013, 70–71.)

Tietoisuuden lisäksi tutkimuksessa selvitettiin, mitä mieltä vastaajat olivat erilaisista kestävää matkailua koskevista väittämistä. Suurin osa vastaajista kannatti väittämiä, joiden mukaan matkailun kestävyys on valtion, matkailuyrittäjien sekä ammatillisten organisaatioiden vastuulla ja että matkailupalveluiden tarjoajien tulisi aina noudattaa kestävän kehityksen periaatteita. Suurin osa vastaajista oli myös sitä mieltä, että matkailu kestävän kehityksen periaatteita noudattaen tuottaa heille enemmän tyydytystä. Tämä on mielenkiintoinen havainto ottaen huomioon matalan tietoisuuden aiheesta. Seuraavaan väittämään, jonka mukaan matkailun kestävyys on matkailijan vastuulla, suurin osa vastaajista ei osannut osoittaa minkäänlaista mielipidettä. Positiivinen havainto on kuitenkin se, että samaa mieltä olevien määrä ylittää eri mieltä olevien. Tämä ei kuitenkaan käytännössä tunnu toteutuvan, sillä matkaa suunnitellessa ja varattaessa vain 5 % vastaajista sanoi huomioivansa kestävän matkailun periaatteita. Enemmistö vastaajista ei siis ota huomioon matkansa kestävyttä mitä tulee matkan suunnitteluun. (Kiilunen 2013, 72–73.)

Viimeisessä kestävää matkailua koskevassa osiossa selvitettiin syitä miksi ei matkusteta kestävämmiin. Merkittävimpiä syitä ovat kestävien matkailupalveluiden puute matkakohteissa, tiedon puute selkeistä kestävyiden mittareista sekä yleisesti kestävästä matkailusta. Syihin kestävien matkailupalveluiden korkea hinta, motivaation puute, henkilökohtainen mukavuus ja ajanhukkaa ei suurin osa vastaajista osannut muodostaa mielipidettä. (Kiilunen 2013, 74–75.)

Yleisilmapiiri kestävän matkailun kannalta on positiivinen, mitä tulee nuoriin aikuisiin aiempien tutkimusten perusteella. Kestävästä matkailusta ja ympäristövastuusta ollaan kiinnostuneita, mutta tietoisuutta ja selkeyttä eri säädöksiin ja sertifiikaatteihin kaivataan lisää, jotta osattaisiin myös toimi vain puhumisen sijaan. Kestävä matkailu ei tule olemaan ohimenevä trendi, ja seuraavaksi lähdetään selvittämään, millaisia ajatuksia vielä nuoremmalla sukupolvella on aiheesta.

## 5 Tutkimuksen kuvaus

Tutkimus on luonteeltaan kvantitatiivinen ja deskriptiivinen survey -kysely, jonka tukena käytetään www -kyselyä. Kvantitatiivinen eli määrällinen tutkimus vaatii riittävän laajaa ja edustavaa otosta onnistuakseen. Kvantitatiivisella tutkimuksella pyritään kartoittamaan olemassa oleva tilanne, mutta asioiden syitä ei pystytä tarkemmin selvittämään. Ilmiötä kuvataan numeerisen tiedon pohjalta ja tulokset voidaan havainnollistaa taulukoiden tai kuvioiden avulla. Kvantitatiivinen tutkimus pyrkii vastaamaan kysymyksiin mikä, missä, paljonko ja kuinka usein. (Heikkilä 2008, 16–17) Tutkimusotteeksi on valittu kvantitatiivinen lähestymistapa, sillä tutkimuksella pyritään selvittämään mikä on tämän hetkinen yleinen ilmapiiri suomalaisten nuorten (15–20 v.) keskuudessa, mitä tulee matkailuun ja ilmastonmuutokseen. Aineistoa pyritään myös keräämään mahdollisimman suurelta joukolta, jotta tulokset olisivat mahdollisimman luotettavia.

Survey -tutkimus eli kyselytutkimus on tehokas keino silloin, kun halutaan saada nopeasti ja laajasti tutkimusmateriaalia tutkittavilta. Tutkimuksella pyritään selvittämään, vertailemaan ja selittämään ilmiötä. (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara 2009, 134.) Tutkijan tulee olla hyvin perehtynyt tutkimuksensa teoreettiseen osuuteen, tutkimusongelmaan sekä tutkimuksen tavoitteisiin. Täytyy tietää, mihin halutaan vastauksia ja kuinka nämä vastaukset lopulta käsitellään. Tärkeintä kyselytutkimuksessa onkin huolellinen kysymysten suunnittelu: kyselykaavakkeen tulee olla helposti ymmärrettävä ja selkeä, houkutteleva, looginen ja sopivan pituinen. (Heikkilä 2008, 47–49.). Survey -tutkimus on valittu tutkimusstrategiaksi, sillä vastaajajoukko on suuri ja halutaan nopeasti vastauksia, joiden tilastollinen käsittely on mahdollisimman mutkatonta.

Www -kysely edellyttää riittävää asiantuntevuutta sekä sen teknisen toteutuksen onnistumista. Www -kyselyn haasteena on, kuinka saada tieto kyselystä ja sen luonteesta mahdollisimman monelle henkilölle ja kuinka taas estää otokseen kuulumattomien henkilöiden vastaaminen sekä saman henkilön useampi vastaaminen. Myös liian pitkät kyselyt karsivat vastaajien määrää, mutta toisaalta kyselyn ”kasvottomuus” voi antaa rehellisempiä vastauksia (Heikkilä 2008, 18–20). Www -kysely valitaan paperisen kyselykaavakkeen tueksi, jotta vastaajia saataisiin muualtakin kuin pääkaupunkiseudulta sekä mahdollisesti koulumaailman ulkopuolisilta.

## 5.1 Lomakkeen rakenne ja testaus

Lomake muodostuu strukturoiduista, sekamuotoisista kysymyksistä sekä avoimista kysymyksistä. Strukturoiduissa eli suljetuissa kysymyksissä vastaukseen annetaan valmiit vaihtoehdot, joista valitaan sopivin vastaus. Sekamuotoisissa kysymyksissä annetaan osa vastausvaihtoehdoista sekä yksi avoin kysymys. Avoimissa kysymyksissä taas pyritään saamaan vastaajalta mieleenjohtumia, assosiaatioita sekä erilaisia spontaaneja mielipiteitä. Asenteiden ja mielipiteiden mittaamiseen on hyödynnetty Likertin asteikkoa, joka on usein 4- tai 5-portainen järjestysasteikko, jonka ääripäinä ovat *täysin eri mieltä* sekä *täysin samaa mieltä*. (Heikkilä 2008, 49-53.)

Huolellisesta lomakkeen valmistelusta huolimatta tulee se aina testata noin 5-10 henkilöllä, jotta lomakkeen toimivuus selviää. Testaamisen jälkeen tehdään tarvittavat muutokset lomakkeeseen ja vielä tämänkin jälkeen kannattaa lomake antaa jollekin toiselle luettavaksi. (Heikkilä 2008, 61.) Tutkimuslomakkeen toimivuus on testattu viidellä tutkimusjoukkoa vastaavalla edustajalla ja testauksen jälkeen kyselylomakkeen kysymyksiä on tarkennettu ja muutettu kohderyhmälle sopivammaksi.

Lopullinen kyselylomake (liite 1.) muodostuu 12:sta eri valinnasta/kysymyksestä. Ensin profiloidaan vastaaja: sukupuoli, ikä, asuinpaikka sekä koulutusaste. Seuraavaksi selvitetään vastaajan matkustustottumuksia: kuinka usein hän matkustaa, miten, kenen kanssa ja voiko hän itse vaikuttaa matkustusmuotoon tai kohteen valintaan. Tämän jälkeen kysytään, onko vastaaja kiinnostunut matkailun ja ilmastonmuutoksen suhteesta. Seuraavaksi vastaajat itsearvioivat tietojaan eri käsitteistä sekä osoittavat mielipiteitään erilaisia väittämiä kohtaan. Lopuksi vastaajat voivat avoimesti kertoa, huolestuttavatko matkailun ilmastonmuutosseuraukset heitä ja huolestuttaako se, miten ilmastonmuutos tulee muuttamaan matkailua. Kyselyn kysymykset perustuvat teoreettiseen viitekehykseen ja aiempiin tutkimuksiin kestävästä matkailusta, ja niillä pyritään saamaan vastauksia, joita ei teoreettisesta viitekehyksestä vielä löydy. Webproppol-kysely noudattaa samaa kaavaa kuin fyysinen lomake.

## 5.2 Tutkimuksen pätevyys ja luotettavuus

Eräs tutkimuksen tavoitteista on välttää virheitä eli tuottaa mahdollisimman luotettava tutkimus. Tutkimuksen luotettavuuden takaa se, että tutkimus noudattaa tutkimukselle asetettuja kriteerejä. Tutkimuksen kokonaisluotettavuus muodostuu validiteetista ja reliabiliteetista. Validiteetti eli mittauksen pätevyys kuvaa sitä, kuinka hyvin on mitattu sitä mitä pitikin mitata. Kyselytutkimuksessa validiteettiin vaikuttaa pääasiassa kysymysten onnistuneisuus eli saadaanko niillä vastaus tutkimusongelmaan ja ovatko ne teoreettisen viitekehyksen mukaisia. (Heikkilä 2008, 186.)

Reliabiliteetti eli mittauksen luotettavuus kuvaa sitä, että tutkimuksella voidaan tuottaa ei-sattumanvaraisia tuloksia eli tuloksia, jotka ovat toistettavissa. Tämä tarkoittaa siis sitä, että mikäli tutkimus toteutettaisiin uudestaan, olisivat vastaukset samankaltaisia. (Heikkilä 2008, 187.) Tämän kyselyn tärkeimpiä kysymyksiä reliabiliteetin kannalta ovat:

- Tavoittiko kysely tutkimuksen kannalta halutun kohderyhmän riittävän kattavasti ympäri Suomea, jotta alueelliset erot eivät vaikuta tulosten analysointiin?
- Saatiinko kyselyyn tarpeeksi vastauksia? Onko otanta riittävän suuri?
- Olivatko kyselyyn vastanneiden henkilöiden vastaukset luotettavia?
- Antoivatko käytetyt tiedonkeruumenetelmät totuudenmukaisimman lopputuloksen?
- Vaikuttiko kyselyn muoto (paperinen vai sähköinen lomake) vastauksiin?

Kyselyn otanta osoittautui melko pieneksi, mikä lisää sattumanvaraisten tulosten määrää eli tutkimuksen reliabiliteetti vähenee. Vastausten kerääminen oli odotettua haastavampaa, sillä lähes jokainen oppilaitos johon otettiin yhteyttä tutkimuksen puitteissa, antoi kieltävän vastauksen. Syynä tähän oli se, että vastaavanlaisia kyselyitä toteutetaan niin paljon, että opiskelijoiden vastausmotivaatio on hyvin alhainen. Vastaajia onnistuttiin kuitenkin saamaan muualtakin kuin pääkaupunkiseudulta, mikä omalta osaltaan lisää reliabiliteetin määrää.

Luotettavuutta voidaan pohtia myös siltä kannalta, että vaikuttiko kyselyn muoto annettuihin vastauksiin. Paperisen lomakkeen täytössä tutkija oli itse paikalla ja kyseessä oli oppitunnin alku, eli oletettavasti tilanne painostaa vastamaan huolellisemmin, vaikkakin tilanne on pakotetumpi kuin sähköisessä kyselyssä. Sähköisen kyselyn pystyi täyttämään omalla ajalla ja vapaaehtoisesti, mikä oletettavasti johtaa harkitumpiin vastauksiin.

Kyselyyn vastanneiden henkilöiden vastausten uskotaan olevan melko luotettavia, sillä kyselyn saatteessa, niin paperisessa kuin sähköisessä, korostettiin vastausten anonyymia käsittelyä, ja kehoitettiin huolelliseen vastaamiseen. Vastaajat ovat kuitenkin melko nuoria ihmisiä ja vastausmotivaation tasosta riippuen jo yksittäisten vastausten luotettavuus tulee huomioida. Mahdollisia virhelähteitä kyselytutkimuksessa ovat valehtelu, kaunistelu, vähättely tai liioittelu. Vastausten luotettavuutta tulee pohtia myös siltä kannalta, että onko nuorten muodostama mielipide oma vai vaikuttaako siihen vielä voimakkaasti ympäristö, esimerkiksi kavereiden mielipiteet.

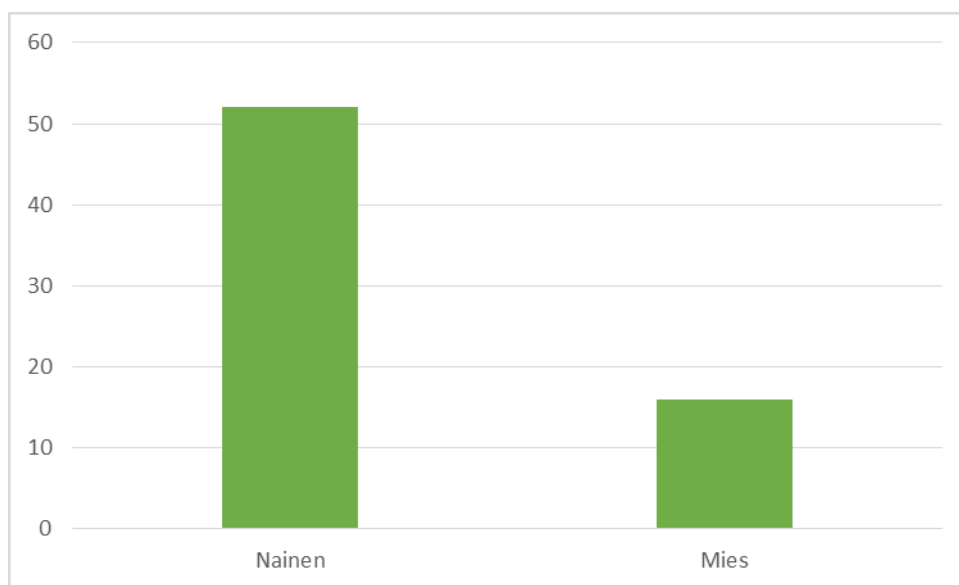
### **5.3 Tiedonkeruu ja käsittely**

Tutkimuksen tiedonkeruu tapahtui ajalla 3.3–16.3.2014. Paperisiin kyselylomakkeisiin vastauksia saatiin Helsingin kuvataidelukiosta 14 kappaletta ja Suomen Liikemiesten kauppaopistosta 14 vastausta. Oppilaitosten vastaukset saatiin paikan päällä vierailemalla ja teettämällä kysely. Sähköisen Webpropol -kyselyn linkkiä jaettiin ko. ajalla sosiaalisessa mediassa (Facebook) sekä nuorille suunnatuilla keskustelufoorumeilla (Demi.fi, Suomi24.fi). Sähköinen kysely tavoitti 40 vastaajaa. Vastauksia saatiin yhteensä 68 kappaletta.

Kaikki lomakkeen täyttäneet vastaajat vastasivat jokaiseen kysymykseen, minkä ansiosta kaikki vastaukset pystyttiin ottamaan huomioon aineistoa käsitellessä. Tulokset syötettiin paperisilta lomakkeilta sekä Webpropol -kyselystä Office Excel -ohjelmaan, jossa vastauksista muodostettiin kuvioita. Office Excelin käyttöön päädyttiin melko pienen aineiston vuoksi.

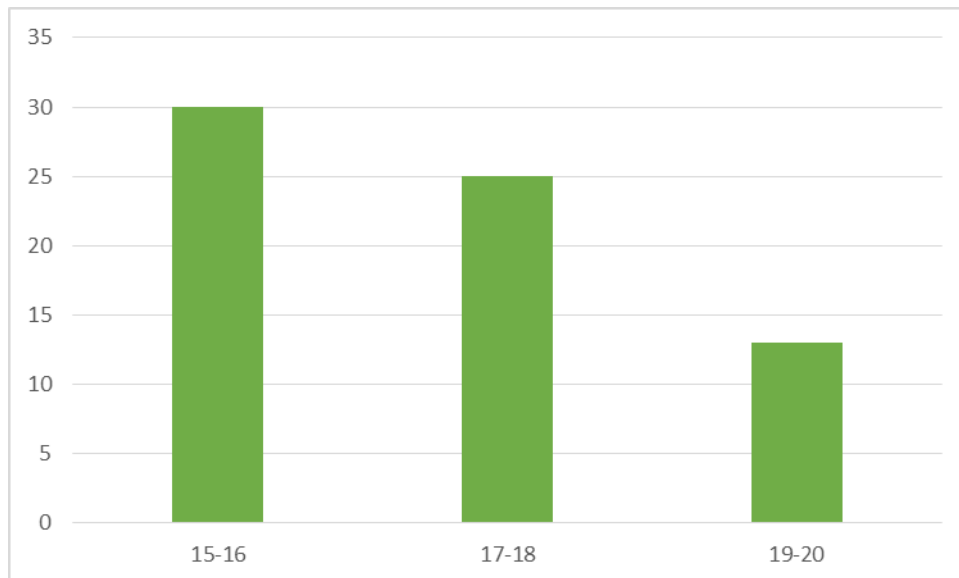
## 6 Tutkimustulokset

Kyselytutkimukseen suomalaisten nuorten suhtautumisesta ja asenteista matkailun ilmastonmuutosvaikutuksia kohtaan vastasi yhteensä 68 henkilöä. Aluksi kyselyssä selvitettiin vastaajien taustatietoja. Vastaajista 52 eli 76,5 % oli naisia ja 16 eli 23,5 % miehiä, kuten kuvio 1. esittää.



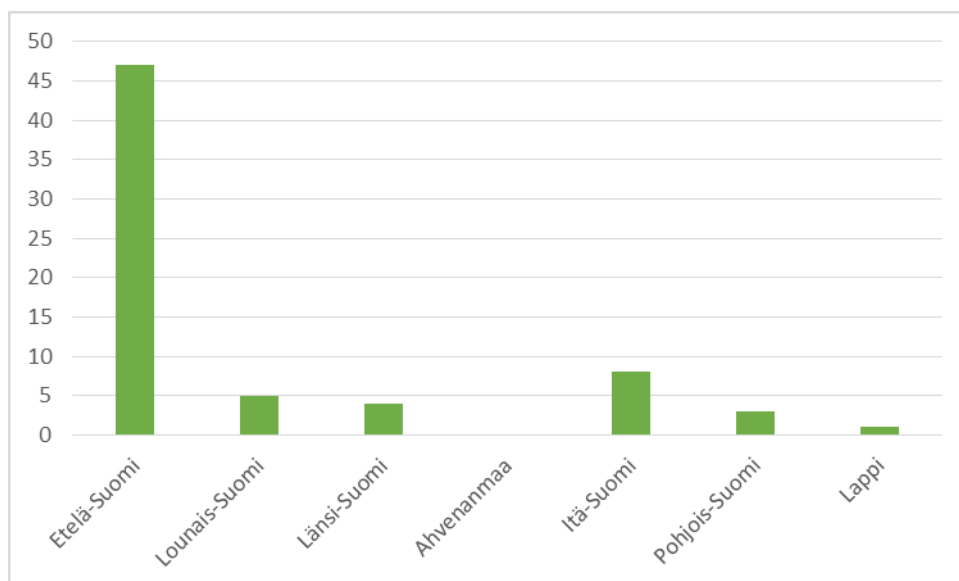
Kuvio 1. Vastaajien sukupuoli (N=68)

Kuvio 2. esittää vastaajien ikäjakauman. suurin ikäryhmä vastaajista oli 15–16 -vuotiaat, joita oli 44,1 % vastaajista. Toiseksi suurin ikäryhmä oli 17–18 -vuotiaat, joiden osuus vastaajista oli 36,8 %. Kolmanneksi eniten vastaajia oli ikäryhmästä 19–20 -vuotiaat, joita oli kaikista vastaajista 19,1 %.



Kuvio 2. Vastaajien ikäjakauma (N=68)

Ylivoimaisesti eniten vastauksia saatiin Etelä-Suomessa asuvilta henkilöiltä, 69,1 % kaikista vastaajista, ilmenee kuviosta 3. Muutoin vastaajia tuli ympäri Suomen tasaisesti, noin 4 vastaajaa per lääni.

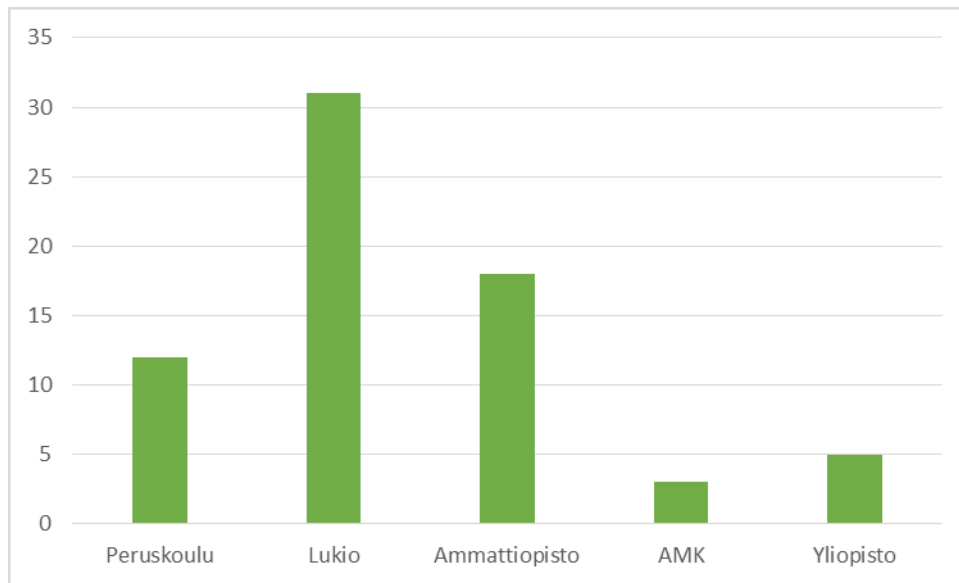


Kuvio 3. Vastaajien asuinpaikka (N=68)

Kuvio 4. kertoo, että vastaajista suurin osaa opiskelee tai on viimeisimpänä opiskellut lukiossa, 45,6 % vastaajista. Seuraavaksi eniten vastauksia saatiin ammattiopistolaisilta, joita oli 26,5 % kaikista vastaajista. 17,6 % vastaajista opiskelee tai on viimeisimpänä

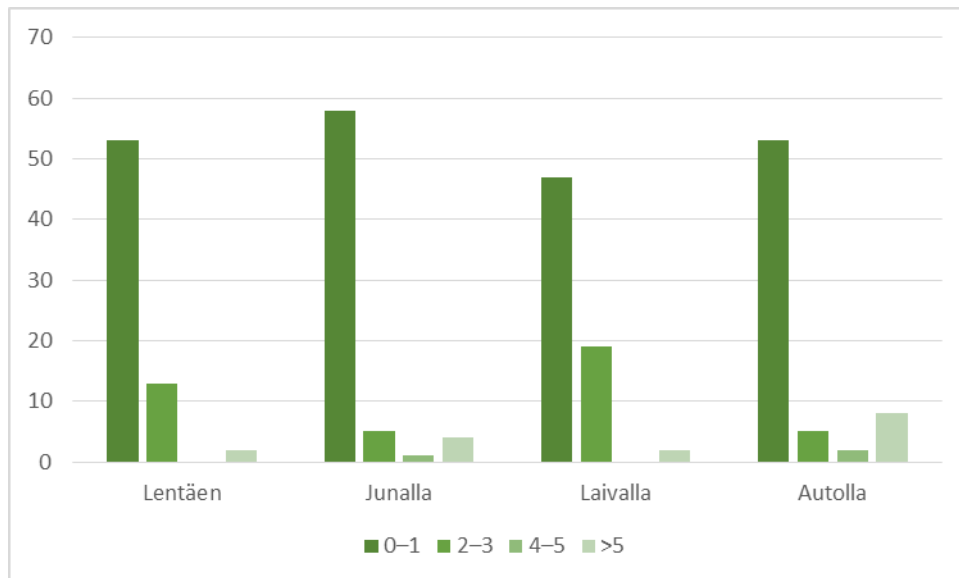


opiskellut peruskoulussa ja loput 11,8 % vastaajista opiskelevat joko ammattikorkeakoulussa tai yliopistossa.



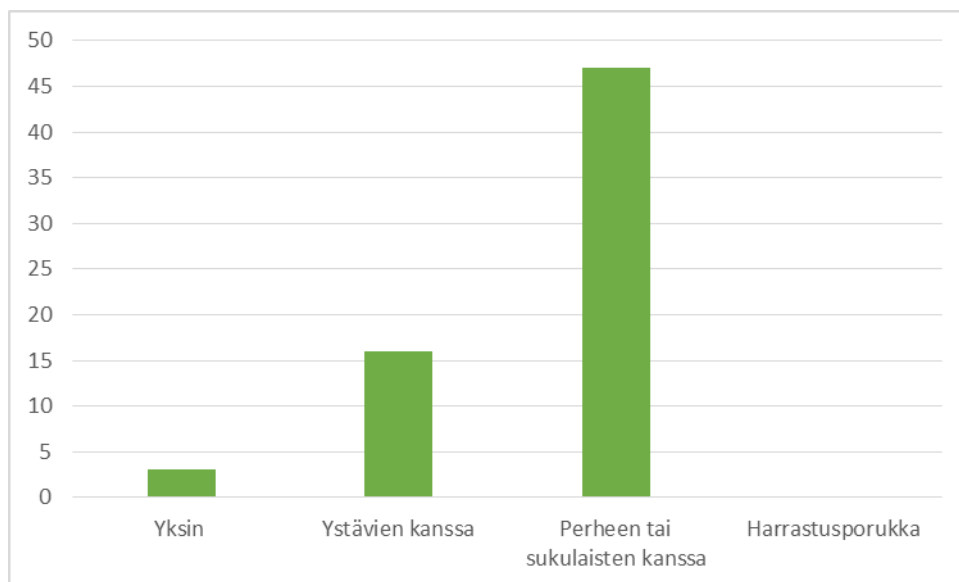
Kuvio 4. Vastaajien koulutus (N=68)

Tutkimuksessa haluttiin ensin selvittää nuorten matkailutottumuksia: kuinka usein hän matkustaa, miten, kenen kanssa ja voiko hän itse vaikuttaa matkustusmuotoon tai kohteen valintaan. Kuvio 5. nähdään, että suurin osa vastaajista matkustaa ulkomaille 0-1 kertaa vuodessa. Vastaajista pieni osa matkustaa useammin, 2-3 kertaa vuodessa, ja tämä tapahtuu useimmiten joko lentäen tai laivalla. Voidaan päätellä että lentäen toteutetut matkat ovat lähinnä lomamatkoja, kuten myös laivamatkat, jotka ovat mitä ilmeisemmin risteilyjä. Tuloksista voidaan myös päätellä, että ulkomaanmatkoja tehdään harvemmin junalla tai autolla.



Kuvio 5. Vastaajien matkustusmäärä ulkomaille vuodessa sekä matkustamismuoto (N=68)

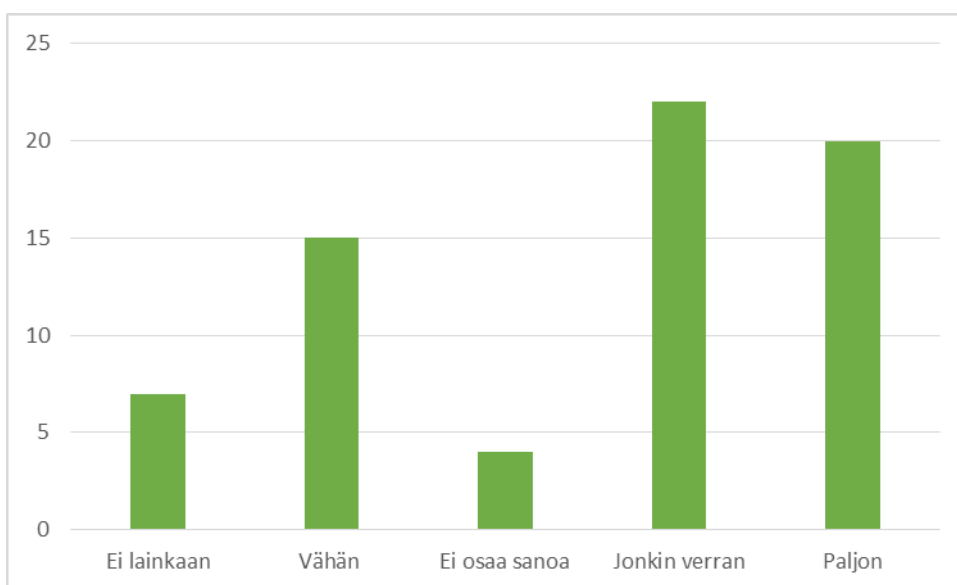
Vastaajien matkaseura (kuvio 6.) muodostuu pääasiassa perheistä tai sukulaisista, 69,1 % kaikista vastaajista, mikä on ymmärrettävää ottaen huomioon vastaajien nuoren iän. 23,5 % vastaajista matkustaa ystävien kanssa ja 4,4 % yksin. Kukaan vastaajista ei ker-  
tonut matkustavansa harrastusporukan kanssa.



Kuvio 6. Vastaajien tyypillisin matkaseura (N=68)

Seuraavaksi selvitettiin, kuinka paljon nuoret pystyvät vaikuttamaan matkustusmuotoon tai kohteen valintaan, sillä tutkimusolettamus on, että otannan nuoren ikäryhmän vuok-

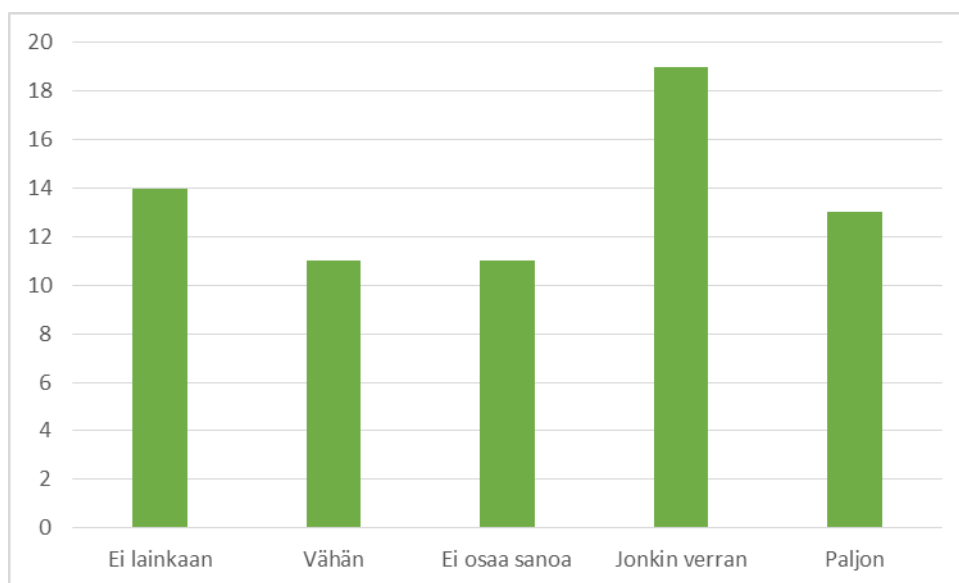
si harva vastaajaa päättää täysin itsenäisesti matkustamisestaan. Kuten kuvio 7. ilmenee, nuorilla on melko paljon sanavaltaa, sillä ”jonkin verran” -vastauksia tuli 32,4 % ja ”paljon” -vastauksia 29,4 % kaikista vastauksista. 22,1 % vastaajista pystyy vaikuttamaan ainoastaan vähän ja 10,3 % ei lainkaan. Loput 5,8 % ei osannut sanoa vaikuttamisensa määrää. Kyselyssä annettiin myös tilaisuus kertoa avoimesti, miten nuoret voivat vaikuttaa tai miksi eivät voi vaikuttaa. Ne, jotka kokevat voivansa vaikuttaa, kertoivat ilmaisevansa mielipiteensä ja toiveensa matkakohteesta tai matkustusmuodosta. osa vastaajista kertoo, että koko perhe päättää yhdessä matkasta. Ne taas jotka eivät koe vaikuttavansa matkustamiseen, kertoivat että ”olen liian nuori ja vanhemmat päättävät” ja ”mielipiteelläni ei ole väliä”. Myös se tuli ilmi, että matkan maksaja päättää matkustamisesta: ”No ei sillä että yleensä matkustettaisiin vuoden aikana useampaan otteeseen, että taloudellisimmalla tavalla pyritään menemään. Kun en tienaa niin on aika paha alkaa päätemään tai määräilemään”.



Kuvio 7. Vastaajien matkustusmuotoon tai -kohteen valintaan vaikuttamisen määrä (N=68)

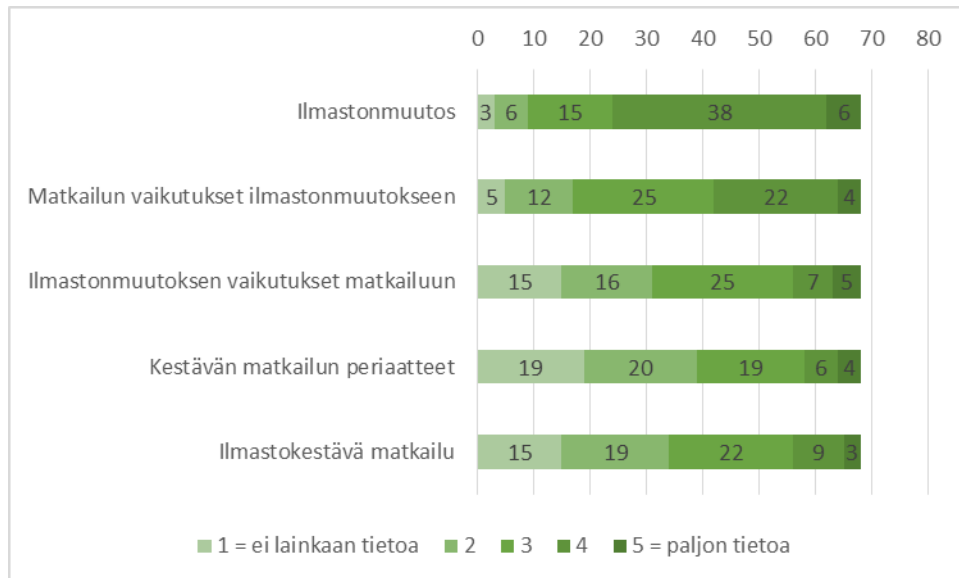
Seuraavaksi tutkimuksessa selvitetään nuorten kiinnostusta matkailun ja ilmastonmuutoksen yhteydestä. Kyselyssä kysyttiin lyhyesti onko aihe nuorten mielestä kiinnostava. Vastaukset jakautuivat melko tasaisesti (kuvio 8.), mutta eniten vastauksia eli 27,9 % kaikista vastauksista keräsi vaihtoehto ”jonkin verran”. Seuraavaksi eniten vastauksia sai vaihtoehto ”ei lainkaan”, 20,6 % kaikista vastauksista. Ne, joita aihe kiinnostaa paljon, oli 19,1 %. Vastaajista 16,1 % ei osannut sanoa kiinnostuksena määrää ja 16,1 %

sanoi aiheen kiinnostavan vähän. Voidaan siis päätellä, että enemmistöä aihe kiinnostaa jonkin verran, vaikkakin on olemassa joukko, ketä matkailun ja ilmastonmuutos yhteys ei kiinnosta lainkaan.



Kuvio 8. Vastaajien kiinnostuksen määrä matkailun ja ilmastonmuutoksen yhteyttä kohtaan (N=68)

Nuorten tietoja matkailun ja ilmastonmuutoksen käsitteistä pyrittiin selvittämään nuorten tekemällä itsearviointilla. Kuten kuviosta 9. voidaan todeta, kaikista tutuimmaksi käsitteeksi nousee ilmastonmuutos. Kaikista vähiten tiedettiin kestävän matkailun periaatteista tai ilmastokestävästä matkailusta. Matkailun vaikutuksista ilmastonmuutokseen tiedetään enemmän kuin ilmastonmuutoksen vaikutuksesta matkailuun, mistä voidaan päätellä, että nuoret eivät tiedosta matkailun ja ilmastonmuutoksen kaksisuuntaista vaikutusta.



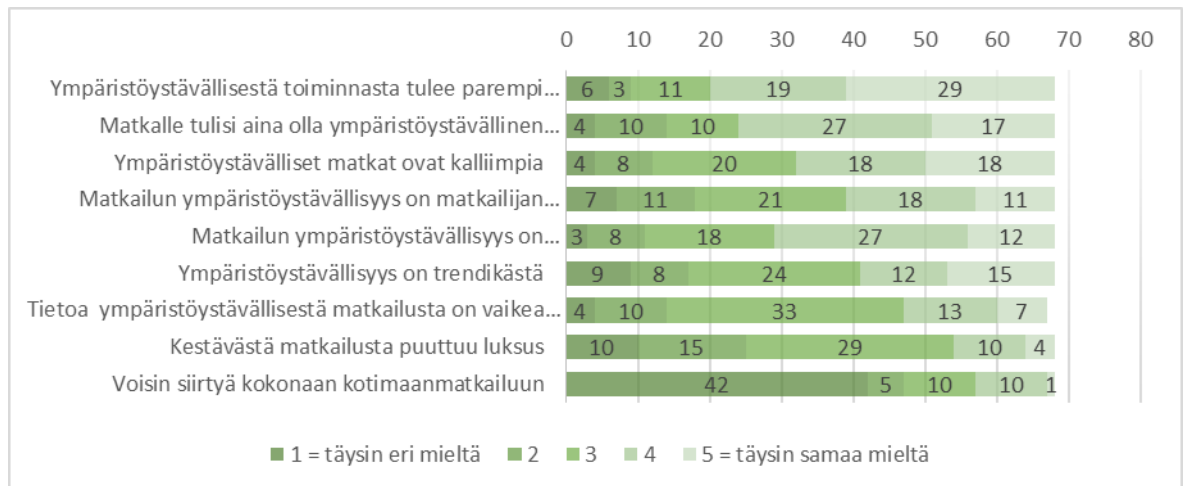
Kuvio 9. Vastaajien itsearviointia käsitteiden tietämisestä (N=68)

Tietoisuuden lisäksi tutkimuksessa haluttiin selvittää, mikä on vastaajien asenne kestävä matkailua kohtaan (kuvio 10.) Vastaajien tuli arvioida, kuinka yhtä mieltä he olivat muutamien aiheeseen liittyvien lausuntojen kanssa. Eniten yhtä mieltä oltiin väittämistä ”Ympäristöystävällisestä toiminnasta tulee parempi omatunto” sekä ”Matkalle tulisi aina olla ympäristöystävällinen vaihtoehto”. Ympäristöystävällisyyttä siis pidetään tärkeänä, mutta yllättäen väite ”Ympäristöystävällisyys on trendikästä” sai vain hieman enemmän myötäilyä kuin erimielisyyttä osakseen ottaen huomioon, kuinka paljon ilmastonmuutos ja ekologisuus ovat esillä mediassa.

”Matkan ympäristöystävällisyys on matkanjärjestäjän vastuulla” sai enemmän myötäilyä kuin ”matkan ympäristöystävällisyys on matkailijan vastuulla”, eli enemmistö vastaajista uskoo, että matkojen ympäristöystävällisyys on ylempien tahojen käsissä kuin matkailijoiden itsensä.

Väittämä ”Kestävästä matkailusta puuttuu luksus” ei saanut voimakasta myötäilyä tai erimielisyyttä, eli kestävä matkailu ei pidetä luksuksena eikä kuitenkaan vaatimattomana. Kestävä matkailu kuitenkin pidetään hintavana, sillä väite ”Ympäristöystävälliset matkat ovat kalliimpia” sai enemmistön äänen puolelleen. Tästä voidaan päätellä, että kestävä matkailu konkreettisesti on vierasta nuorille. Väite ”Tietoa ympäristöystävällisestä matkailusta on vaikea löytää” ei juuri jakanut vastaajia, vaan enemmistö ei ollut erityisesti eri eikä samaa mieltä.

Vähiten samaa mieltä oltiin väittämän ”Voisin siirtyä kokonaan kotimaanmatkailuun” kanssa eli ympäristöystävällisyyttä pidetään positiivisena asiana, mutta itse ei kuitenkaan olla valmiita menemään äärimmäisyyksiin sen vuoksi.



Kuvio 10. Vastaajien arviointia kestävään matkailuun liittyvistä väittämistä

Viimeisinä avoimina kysymyksinä kyselyssä olivat kysymykset ”Huolestuttavattako matkailun ilmastonmuutosseuraukset sinua? Miten?” sekä ”Huolestuttaako sinua, miten ilmastonmuutos tulee muuttamaan matkailua?”. Ensimmäinen kysymys ilmastonmuutosseurauksista keräsi monipuolisia vastauksia. Tyypillisin vastaus oli lyhyesti ”Ei”, ”Jonkin verran” tai ”Kyllä”, mutta myös perusteltuja kommentteja saatiin. Ne, joita eivät ilmastonmuutosseuraukset huolestuta, perustelivat kantansa muun muassa näin: ”Eivät, olen valitettavasti tynnyrissä kasvanut enkä edes motivoitunut” sekä ”Ei oikeastaan, koska en voi vaikuttaa siihen.” Matkailun ilmastonmuutosseuraukset nähdään siis epäkiinnostavana aiheena, osittain siksi että koetaan olevan kykenemättömiä tekemään asialle mitään.

Osa vastaajista eivät osanneet määritellä huolestuneisuutensa tasoa, sillä he eivät osanneet määritellä huolestuneisuutensa tasoa tietämättömyyden tai ajattelemattomuuden vuoksi. Eräässä kommentissa tuli hyvin esille, että tarvittaisiin lisää tietoa matkailun ja ilmastonmuutoksen yhteydestä: ”En tiedä pahemmin mitään matkailun aiheuttamista ilmastonmuutosseurauksista, joten en osaa sanoa. Aiheesta puhutaan liian vähän.” Ne vastaajat, jotka kertoivat olevansa huolestuneita, perustelivat vastauksensa muun muas-

sa näin: ”Kyllä, rikkaat länsimaalaiset ovat vastuuttomia eivätkä välitä muusta kuin itsestään ja mukavuudenhalustaan. Siksi he käyvät viikonloppumatkalla Sveitsissä heti kun Suomesta loppuu lumi”, ”Kyllä koska tiedän millaisia ne ovat”, ”Pelottaa mitä maailmallemme käy” ja ”Huolestuttaa maapallon kannalta. Pitäisi käyttää enemmän julkista liikennettä että tulisi vähemmän päästöjä”

Viimeinen kyselyn kysymys ”Huolestuttaako sinua, miten ilmastonmuutos tulee muuttamaan matkailua?” keräsi enemmän ”ei” -vastauksia kuin ”kyllä” -vastauksia. Ne, joita matkailun tulevaisuus huolestuttaa, kommentoivat muun muassa näin: ”Totta kai, koska tykkään matkustamisesta” sekä ”Kyllä, vaikka en matkusta ulkomaille paljon. Uskoisin että vaikutukset ovat huonot mutta matkustamista ei vähennetä.” Ne vastaajat taas joita matkailun kohtalo ei juuri huolestuta, vastasivat muun muassa näin: ”Ei sinänsä, koska muutos tulee joka tapauksessa”, ”Ei sen enempää kuin muukaan ilmastonmuutos”, ”Ei, matkailu ei ole tärkeää, eikä ilmastonmuutoksella ole kovinkaan näkyvää vaikutusta” ja ”Sitten kun maapallo tuhoutuu, se on pieni itkemisen aihe.”

## 7 Johtopäätökset

Kyselyyn vastanneista tyypillisin profiili on 15–16 -vuotias nainen, joka asuu pääkaupunkiseudulla ja opiskelee lukiossa. Tutkimusta tehdessä huomattiin, että naiset ovat halukkaampia vastaamaan kyselytutkimuksiin, ja myös käyttivät enemmän aikaa kyselyyn vastaamiseen. Vastauksia saatiin kuitenkin onneksi myös miehiltä, mikä tuo tutkimukseen luotettavuutta lisää sillä olihan tutkimuskohteena suomalaiset, 15–20 -vuotiaat nuoret.

Tutkimuksen perusteella nuoret matkustavat ulkomaille melko vähän, tyypillisin määrä ulkomaanmatkoille on 0-1 kertaa vuodessa. Nuoret eivät myöskään matkusta vielä kovin itsenäisesti, vaan enimmäkseen perheen tai sukulaisten kanssa. He kuitenkin pääsevät itse vaikuttamaan matkustustapoihin tai matkustuskohteen valintaan kertomalla mielipiteensä, mutta lopullisen päätöksen tekevät vanhemmat. Nuorille itsenäinen matkailu ei siis ole vielä ajankohtaista, kuten ei myöskään matkailun ekologisten seikkojen ajattelu kuten edempänä todetaan.

Matkailun ja ilmastonmuutoksen yhteyden kiinnostavuus jakaa nuorten mielipiteitä. Osaa aihe kiinnostaa jonkin verran, kun taas osaa aihe ei rehellisesti kiinnosta lainkaan. Tässä huomattiin yhteys sukupuolen ja kiinnostuksen määrän välillä: naisia aihe kiinnostaa enemmän kuin miehiä.

Nuoret kokevat ilmastonmuutoksen tutuksi aiheeksi, sillä siitä kerrotaan sekä koulussa että mediassa toistuvasti. Kestävä matkailu, sen periaatteet ja ilmastokestävä matkailu taas koetaan vieraaksi. Myös matkailun ja ilmastonmuutoksen kaksisuuntaista suhdetta ei nähdä: matkailun vaikutukset ilmastonmuutokseen ymmärretään ja tiedostetaan, kun taas ilmastonmuutoksen vaikutuksia matkailuun ei tiedetä.

Kaiken kaikkiaan ympäristöystävällisyyttä pidetään toivottavana asiana, vaikka omaa vastuunkantoa ei juurikaan tullut esille tutkimuksessa eikä esimerkiksi kestävän matkailun periaatteita pidetä tuttuina. Vastauksissa myös yllätti se, ettei kestävää matkailua pidetä kovin trendikkäänä.



Yleisesti ottaen matkailun ja ilmastonmuutoksen suhde sekä kestävä matkailu kiinnostavat jonkin verran nuoria, mutta heidän mielestään aiheesta tulisi puhua enemmän sekä tiedon tulisi olla helpommin saatavilla. Tutkimus kuitenkin paljasti yllättävän paljon synkkiä tulevaisuudennäkymiä, joiden mukaan on liian myöhäistä toimia ilmastonmuutoksen suhteen ja että matkailu ei ole lainkaan tärkeää ilmastonmuutoksen seurausten lisääntyessä. Matkailun taloudellista merkitystä maailmanlaajuisesti ei juuri huomioida, tai se ei ainakaan tässä tutkimuksessa tullut esille.

Tutkimuksen toimeksiantaja Reilun matkailun yhdistys Ry voi hyödyntää tutkimuksen tuloksia ja toteuttaa nuorille suunnattuja kampanjoita ilmastokestävästä ja ylipäättään kestävästä matkailusta, sillä aihe on nimellisesti tuttu, mutta konkreettisesti ei. Tärkeää olisi osoittaa, että vaikka ilmastonmuutos näkyy jo nyt ympäröivässä maailmassa, ei ole liian myöhäistä toimia. On olemassa erilaisia hillinnän ja sopeutumisen keinoja, joihin jokainen voi osallistua omalla tavallaan.

## 8 Pohdinta

Tämän tutkimuksen tutkimusongelmana oli selvittää suomalaisten 15–20 –vuotiaiden nuorten tietämystä ja suhtautumista matkailun ilmastollisia vaikutuksia sekä (ilmas-to)kestävää matkailua kohtaan.

Tutkimus alkaa teoreettisella viitekehyksellä, eli teorialla matkailusta ja ilmastonmuutoksesta sekä niiden suhteesta. Aiheeseen liittyvän teorian kirjoittaminen osoittautui haastavaksi, sillä aineistoa löytyy hyvin paljon ja se päivittyy jatkuvasti. Tämän tutkimuksen ilmastonmuutosta käsittelevässä teoriaosuudessa keskityttiinkin muutamaaan lähteeseen, eli vakiintuneisiin teorioihin kasvihuoneilmiöstä sekä tuoreimpiin IPCC:n arviointiraportteihin. Matkailun tilastoja saatiin puolestaan UNWTO:lta.

Myös kestävän matkailun ja ilmastokestävä matkailun erottaminen toisistaan oli vaikeaa, sillä ilmastokestävä matkailu on osa kestävää matkailua. Näin ollen myös käsite kestävä matkailu oli voimakkaasti osana tutkimusta, lähinnä ympäristöllisillä seikoillaan, eikä niitä haluttu erottaa toisistaan.

Itse tutkimus oli luonteeltaan kvantitatiivinen eli määrällinen tutkimus, johon saatiin vastauksia yhteensä 68 kappaletta. Vastauksia kerättiin niin sähköisesti kuin paperisella kyselylomakkeella. Vastauksia saatiin odotettua vähemmän, sillä yhteistyökumppaneiksi suunnitellut oppilaitokset eivät olleet kovin halukkaita teettämään kyselyä heidän opiskelijoillaan. Syynä tähän oli vastaavanlaisten tutkimusten suuri määrä, mikä on laskenut opiskelijoiden vastausmotivaatiota. Sähköiseen kyselyyn saatujen vastausten määrä taas yllätti positiivisesti, vaikkakin niiden luotettavuus tulee kyseenalaistaa eri tavoin.

Aineiston keruu osoittautui siis hyvin aikaa vieväksi vaiheeksi tutkimuksen teossa, ja eniten aikaa menikin potentiaalisten vastaajien löytämiseen. Toisaalta pieni aineisto oli helppo käsitellä tilastollisesti, avoimista kysymyksistä huolimatta. Myös se, että suurinta osaa vastauksista oli selvästi pohdittu ja kaikkiin kysymyksiin oli vastattu, yllätti positiivisesti.

Vastausten analysointi oli yllättäen kiinnostavin vaihe tutkimuksessa. Tutkimusprosessi oli erittäin mielenkiintoinen, ja oli kiinnostavaa huomata, kuinka paljon nuorten ajatukset kestävästä matkailusta eroavat esimerkiksi omistani. Kvantitatiivisella tutkimuksella olisi saatu vielä syventävämpiä vastauksia, sillä keskustelemalla nuorista tuntuu saavan enemmän irti mielipiteitä ja näkemyksiä kuin persoonattomalla kyselyllä. Olisikin kiinnostavaa verrata esimerkiksi tämän kvantitatiivisen tutkimuksen sekä kvalitatiivisen tutkimuksen tuloksia.

Jos jotain olisi mahdollista tehdä toisin, niin tutkimuksen kulkua olisi täytynyt suunnitella hieman enemmän, ja itse rakennettua aikataulua olisi voinut noudattaa paremmin. Toimeksiantaja ei kuitenkaan antanut tarkkaa aikataulua tutkimukselle, eli minulla oli hyvin vapaat kädet tutkimuksen kanssa. Tällä vapaudella oli myös hyvät puolensa, sillä työ valmistui omalla painollaan pakottamatta, ja alkuperäinen aikataulu venyi ainoastaan kuukaudella.

Tiivistetysti tämä opinnäytetyö opetti paljon itsenäistä työskentelyä, aiheeseen perehtymistä ja luotettavien lähteiden löytämistä sekä kärsivällisyyttä. Näin tutkimuksen lopuksi voin todeta, että työ kasvatti ammatillisesti, sillä koen nyt olevani valmiimpi tekemään vastaavanlaisia tutkimuksia tulevaisuudessa, mahdollisesti työelämässä tai jatko-opinnoissa.

## Lähteet

Heikkilä, T. 2008. Tilastollinen tutkimus. 7. painos. Edita. Helsinki.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15. painos. Tammi. Helsinki.

Ilmastokestävää matkailua 2014a. Ilmastokestävä matkailu. Luettavissa:

<http://ilmastokestavaamatkailua.fi/280-ilmastokestava-matkailu> Luettu: 15.4.2014

Ilmastokestävää matkailua 2014b. Etusivu. Luettavissa:

<http://ilmastokestavaamatkailua.fi/> Luettu: 3.1.2014

Ilmastokestävää matkailua 2014c. Ennen matkaa. Luettavissa:

<http://ilmastokestavaamatkailua.fi/327-ennen-matkaa> Luettu: 23.1.2014

Ilmasto-opas 2014. Mittaukset kertovat ilmaston muuttuvan. Luettavissa:

<http://ilmasto-opas.fi/fi/ilmastonmuutos/ilmio/-/artikkeli/60d35ca2-9874-406e-bb9f-608e5b60746d/mittaukset-kertovat-ilmaston-muuttuvan.html> Luettu: 3.1.2014

IPCC 2014a. Glossary. Luettavissa: <http://www.ipcc.ch/pdf/glossary/ipcc-glossary.pdf> Luettu: 9.1.2014

IPCC 2014b. Summary for policymakers. Luettavissa: [http://ipcc-](http://ipcc-wg2.gov/AR5/images/uploads/IPCC_WG2AR5_SPM_Approved.pdf)

[wg2.gov/AR5/images/uploads/IPCC\\_WG2AR5\\_SPM\\_Approved.pdf](http://ipcc-wg2.gov/AR5/images/uploads/IPCC_WG2AR5_SPM_Approved.pdf) Luettu: 15.4.2014

Kiilunen, O. 2013. Mobile applications as solutions to enhance sustainable travel behaviour among Generation Y. Theseus. Luettavissa:

[http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/63556/Kiilunen\\_Olga.pdf?sequence=1](http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/63556/Kiilunen_Olga.pdf?sequence=1). Luettu: 28.1.2014

- Kuoni 2011. Kuoni's Holiday Report - Finland Edition. Luettavissa:  
[http://www.kuoni.com/docs/110404\\_holiday\\_report\\_2011\\_finnland\\_0.pdf](http://www.kuoni.com/docs/110404_holiday_report_2011_finnland_0.pdf) Luettu:  
23.1.2014
- Lentoliikenne ja ilmasto 2014. Luettavissa:  
<http://www.lentoliikennejailmasto.fi/paastot> Luettu: 13.1.2014
- Mero, M. Odotettavissa myrskyisiä aikoja – miten matkailu voi kantaa kortensa kekoon ilmastotalkoissa? Matkailusilmä 2/2007. Luettavissa:  
[http://mek.fi/ima/matksilma/MS\\_2\\_07.pdf](http://mek.fi/ima/matksilma/MS_2_07.pdf) Luettu: 23.1.2014
- Nevanlinna, H. 2008. Muutamme ilmastoa: Ilmatieteen laitoksen tutkijoiden katsaus ilmastomuutokseen. Karttakeskus. Helsinki.
- Peeters, P. 2007. Tourism and climate change mitigation. Methods, greenhouse gas reductions and policies. NHTV Breda.
- Reilun matkailun yhdistys 2014a. Miksi Reilun matkailun yhdistys? Luettavissa:  
[http://wordpress.reilumatkailu.fi/?page\\_id=1019](http://wordpress.reilumatkailu.fi/?page_id=1019) Luettu: 4.1.2014
- Reilun matkailun yhdistys 2014b. Reilun matkailun yhdistys Ry:n säännöt. Luettavissa:  
<http://wordpress.reilumatkailu.fi/wp-content/uploads/2012/03/s%C3%A4%C3%A4nn%C3%B6t.pdf> Luettu: 22.3.2014
- Reilun matkailun yhdistys 2014c. Hallitus 2014. Luettavissa:  
[http://wordpress.reilumatkailu.fi/?page\\_id=108](http://wordpress.reilumatkailu.fi/?page_id=108) Luettu: 22.3.2014
- Reilun matkailun yhdistys 2014d. Luettavissa:  
[http://wordpress.reilumatkailu.fi/?page\\_id=35](http://wordpress.reilumatkailu.fi/?page_id=35) Luettu: 22.3.2014
- Reilun matkailun yhdistys 2014e. Reilun matkailun yhdistys. Luettavissa:  
<http://wordpress.reilumatkailu.fi/> Luettu: 22.3.2014

UNFCCC 2014 Kyoto Protocol Luettavissa:

[https://unfccc.int/kyoto\\_protocol/items/2830.php](https://unfccc.int/kyoto_protocol/items/2830.php) Luettu: 23.1.2014

UNWTO 2008 Climate Change and Tourism: Responding to Global Challenges

Luettavissa: <http://sdt.unwto.org/sites/all/files/docpdf/climate2008.pdf> Luettu:

13.1.2014

UNWTO 2009 From Davos to Copenhagen and beyond: advancing tourism's response to climate change Luettavissa:

<http://sdt.unwto.org/sites/all/files/docpdf/fromdavostocopenhagenbeyondunwtoperielectronicversion.pdf> Luettu: 13.1.2014

UNWTO 2013 Annual report 2012 Luettavissa:

[http://dtxqtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/annual\\_report\\_2012.pdf](http://dtxqtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/annual_report_2012.pdf)

Luettu: 13.1.2014

UNWTO 2014 FAQ - Climate Change and Tourism. Luettavissa:

<http://sdt.unwto.org/fr/node/30675> luettu: 13.1.2014

Virtanen, J. 2013. Ilmastonmuutoksen "äärimmäisen todennäköinen" syy: Ihminen.

Helsingin sanomat 28.9.2013. Luettavissa:

<http://www.hs.fi/paivanlehti/28092013/ulkomaat/Ilmastonmuutoksen+%C3%A4%C3%A4rimm%C3%A4isen+todenn%C3%A4k%C3%B6inen+syy+Ihminen/a1380259678272> Luettu: 9.1.2014

## Liitteet

### Liite 1. Kyselylomake

#### MATKAILUA JA ILMASTONMUUTOSTA KOSKEVA KYSELY

Arvoisa Vastaaja

Opiskelen HAAGA-HELIA ammattikorkeakoulussa matkailua ja opinnäytetyönäni tutkin suomalaisten nuorten (15 – 20) asennetta matkailun ilmastollisiin vaikutuksiin. Teen tutkimusta Reilun matkailun yhdistys Ry:lle, joka voi hyödyntää tuloksia nuorille suunnatuissa kampanjoissa. Tutkimuksella pyritään selvittämään, mikä on yleinen ilmapääpiiri sekä tietämys nuorten keskuudessa matkailusta ja ilmastomuutoksesta. Kaikki vastaukset käsitellään luottamuksellisesti. Vastaaminen vie muutaman minuutin ja pyydän huolellisuutta vastaamisessa. Vastaathan ystävällisesti jokaiseen kysymykseen. Kiitos.

---

1. Sukupuoli (valitse sopivin vaihtoehto)

☐ Nainen ☐ Mies

2. Ikä

☐ 15–16 ☐ 17–18 ☐ 19–20

3. Asuinpaikka

☐ Etelä-Suomi ☐ Lounais-Suomi ☐ Länsi-Suomi ☐ Ahvenanmaa ☐ Itä-Suomi  
☐ Pohjois-Suomi ☐ Lappi

4. Koulutus (missä opiskelet tällä hetkellä tai mistä olet viimeisimpänä valmistunut)

☐ Peruskoulu ☐ Lukio ☐ Ammattiopisto ☐ AMK ☐ Yliopisto

5. Kuinka monta ulkomaanmatkaa teet vuoden aikana

Lentäen ☐ 0–1 ☐ 2–3 ☐ 4–5 ☐ >5

Junalla ☐ 0–1 ☐ 2–3 ☐ 4–5 ☐ >5

Laivalla ☐ 0–1 ☐ 2–3 ☐ 4–5 ☐ >5

Autolla ☐ 0–1 ☐ 2–3 ☐ 4–5 ☐ >5

6. Kenen kanssa matkustat useimmiten (valitse yksi)  
☐ Yksin ☐ Ystävien kanssa ☐ Perheen tai sukulaisten kanssa ☐ Harrastusporuk-  
ka
7. Pystytkö vaikuttamaan kohteen valintaan tai matkustusmuotoon  
☐ En lainkaan ☐ Vähän ☐ En osaa sanoa ☐ Jonkin verran ☐ Paljon

Miten? Miksi

ei? \_\_\_\_\_

8. Oletko kiinnostunut matkailun ja ilmastonmuutoksen yhteydestä?  
☐ En lainkaan ☐ Vähän ☐ En osaa sanoa ☐ Jonkin verran ☐ Paljon
9. Arvioi, kuinka paljon tiedät seuraavista asioista (1= ei lainkaan tietoa, 5= paljon tietoa)

Ilmastonmuutos	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
Matkailun vaikutukset ilmastonmuutokseen	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
Ilmastonmuutoksen vaikutukset matkailuun	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
Kestävän matkailun periaatteet	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
Ilmastokestävä* matkailu	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5

\* Matkailua, joka tuottaa mahdollisimman vähän kasvihuonekaasuja

10. Oletko samaa mieltä väittämistä (1= täysin eri mieltä, 5= täysin samaa mieltä)

Ympäristöystävällisestä toiminnasta tulee parempi omatunto	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
Matkalle tulisi aina olla ympäristöystävällinen vaihtoehto	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
Ympäristöystävälliset matkat ovat kalliimpia	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
Matkailun ympäristöystävällisyys on matkailijan vastuulla	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
Matkailun ympäristöystävällisyys on matkanjärjestäjien vastuulla	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5



- Ympäristöystävällisyys on trendikästä ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5
- Tietoa ympäristöystävällisestä matkailusta on vaikea löytää ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5
- Kestävästä matkailusta puuttuu luksus ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5
- Voisin siirtyä kokonaan kotimaanmatkailuun ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5

11. Huolestuttavatko matkailun ilmastonmuutosseuraukset sinua? Miten?

---

---

---

12. Huolestuttaako sinua, miten ilmastonmuutos tulee muuttamaan matkailua?

---

---

---

Kiitos osallistumisesta!



### Matkailua ja ilmastonmuutosta koskeva kysely

**1. Sukupuoli (valitse sopivin vaihtoehto) \***

☐ Nainen ☐ Mies

**2. Ikä \***

☐ 15-16 ☐ 17-18 ☐ 19-20

**3. Asuinpaikka \***

☐ Etelä-Suomi ☐ Lounais-Suomi ☐ Länsi-Suomi ☐ Ahvenanmaa ☐ Itä-Suomi ☐ Pohjois-Suomi ☐ Lappi

**4. Koulutus (missä opiskelet tällä hetkellä tai mistä olet viimeisimpänä valmistunut) \***

☐ Peruskoulu ☐ Lukio ☐ Ammattiopisto ☐ AMK ☐ Yliopisto

**5. Kuinka monta ulkomaanmatkaa teet vuoden aikana? \***

	0-1	2-3	4-5	>5
Lentäen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Junalla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Laivalla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autolla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**6. Kenen kanssa matkustat useimmiten (valitse yksi) \***

☐ Yksin ☐ Ystävien kanssa ☐ Perheen tai sukulaisten kanssa ☐ Harrastusporukka

**7. Pystytkö vaikuttamaan kohteen valintaan tai matkustusmuotoon? \***

☐ En lainkaan ☐ Vähän ☐ En osaa sanoa ☐ Jonkin verran ☐ Paljon